

## Vezető pilóta baleseti jelentés

MSE Sárkányrepülő szakosztály

LHHH – csörlőpályán berendezett sárkányrepülő csörlőüzem

2014.04.13 17 óra körül

### Terep:

- a starthelyen fű, 150 m X 150 m méter ősgyep, magassága 1-5 cm
- több, mint 100 teljesen kezdő siklóernyős gyakorolt a terepen
- a pályavonalon 30 m X 60 m sárga szalaggal megjelölt csörlőindítási területet jelöltek ki
- a pályavonalon a csörlőberendezést a pályavégen telepítették
- a csörlőindítási zóna végén jobbra, T alakzatú leszállójelet helyeztek ki

### Időjárás:

- állandó 5 m/s erősségű ÉNY-i

### Személyzet:

- csörlőkezelő, startügyeletes

Gép: gyakorló-teljesítmény kategóriájú, műszaki alkalmasságát nem ellenőrizte, nem regisztrált és nem biztosított repülő

### Pilóta repülési gyakorlat előzménye:

- a P3 képzettségű pilóta elmondása szerint 1000 startja van csörlésből és vontatásból, minimum 400 repült órát töltött a levegőben, sem HFFA, sem SIRESZ tagsága nincs rendezve, repülőklubja tagja, de tagdíjtartozása és egyéb szolgáltatási díjtartozása van, orvosi alkalmassága nincs, sosem volt előtte

Feladat: teljesítményrepülés

### Incidens:

- A csörlés előtti előkészítéskor a siklóernyősök nem vették figyelembe a sípszót. Aznap elvégzett kb. 10 korábbi csörléssel indított sárkány startjai esetében is alapvető gond volt az, hogy a siklóernyősök a kijelölt csörlőpályán, a drótkötélen, annak hosszirányában több percig tartózkodtak még a csörlés indulását jelző kiabálások, sípszó után is. Soha nem ismerték fel, hogy a sárkány startra kész állapotban volt. Jelen jelentésben tárgyalt csörlés esetén a startot sárkányrepülő oktató vezényelte, de nem oktatóként, hanem csak startügyeletesként tevékenykedett. A pilóta szólt, hogy „Mehet a csörlés”, majd a startügyeletes rádióon leadta, hogy mehet a csörlés. A csörlőkezelő nyugtázta és visszaolvasta a startolást. Elmondása alapján a pálya “nagy nehezen szabadabbá vált”, az indokolatlanul a pályavonalon gyakorló siklóernyősök félrevonultak. A következő másodpercben a egyik siklóernyős mögül a látómezőbe került egy nyolc év körüli kislány. A kislány szó nélkül átsétált a kötélre, amire füttyszóval és azonnali kiabálással reagálva a startügyeletes figyelmeztetett, majd a rádióon leállította a csörlést, amit a csörlőkezelő kétszer megerősített és a csörlés leállt.
- Ebben a pillanatban vélhetően a kislány apja siklóernyővel a hátán megjelent a látómezőben, majd az anya és a három év körüli fia. Szintén körültekintés nélkül, megállás nélkül beléptek a

csörlőpályára. A kislány a kiabálás miatt a kötélről nem nagyobb, mint egy méterről futva visszazaladt apjához, aki tovább haladt a csörlőkötél irányába, feleségével beszélgetve.

- A startügyeletes ekkor torka szakadtából rákiabált:

Startügyeletes: - Meg akarod ölni a lányodat, te hülye idióta?! - a startügyeletes határozott léptekkel elindult az Apa felé. Odaért, és lehiggadt hangon megkérdezte: nem tűnt fel, hogy megy a csörlés? - Erra az Apa több olyan választ adott, amiből kiderült, hogy nem tudja, hogy itt csörlés van.

A startügyeletes folytatta - ezt neked különösen tudnod kellene, hisz siklóernyős vagy.

Apa: De honnan a francból kéne ezt nekem tudni?

Startügyeletes: Onnan, hogy kinn van a starton a két sárga szalag, a kötelet kifeszítették a pályán és elhangzott a sípszó is legalább kétszer a start előtt, a gép pedig startra kész állapotban van. Ha körülnézel, minden ernyő a földön van.

Startügyeletes: van neked egyáltalán a hármashatár-hegyi reptérrendből vizsgád? - erre a válasz kitérő volt, de a startügyeletes szerint a reakciókból az derült ki, hogy nincs neki ismerete a reptérrendből.

Miért érdekel engem, hogy te itt füttyögsz a sípoddal, mint egy barom? (A startügyeletes szerint innen pontosan tudható, hogy az Apa hallotta a többször leadott hangjelzést, de nem tudta értelmezni azt).

A startügyeletes az Apa szóval szidalmazta. A startügyeletes ezért több tanú előtt felkérte az Apát, hogy folytassák a beszélgetést a rendőrségen, de ez a startügyeletes elmondása alapján rosszabb reakciót váltott ki: az Apa fenyegetve folytatta a startügyeletes szidalmazását. Az Apa ezek után nehezményezte, hogy a csörlés áll, és ő és a családja a startügyeletes „felesleges pampogása” miatt fel van tartva és a csörlésre a startügyeletes miatt kell már rég óta várni. Ekkor több olyan mozdulatot tett a család, mintha át akarna menni a kötélen, de mindig megtorpantak. A startügyeletes ekkor visszament a start felé, és az összes őt „bámuló” kezdő tanfolyamos siklóernyősnek hangosan odaszólt:

- Startügyeletes: Elnézést a hangnemért, de őneki ezt pontosan tudnia kellett volna, hogy mi történik, és nem fenyegetnie kellett volna, hanem megköszönni, hogy megmentettem a kislánya életét.

A startügyeletes visszasetált, de nem a startoló gép szárnyáig, csak hallótávolságig, a sárga szalag szélén megállt, rákiáltott a pilótára, kész vagy? Közben többször olyan mozdulatot tett a család, mintha a sok várakozást megunva mégis csak neki akarna menni a kötélnél és át akarna sétálni rajta, ezért a startügyeletes még inkább határozatlanná vált és nem merte indítani a repülőt. A pilóta hangosan szólt, hogy „Mehet”, a startügyeletes a rádión jelezte az indulást, amit a csörlőkezelő nyugtázta a startot, végül a startügyeletes a pilótának visszatovábbította: „megy a csörlés”. A pilóta erre biccentett a fejével, tudomásul vette, és bizonyosan meg is értette, hogy indul, de a gép még mindig a földön állt a kerekén. Megfeszült a kötélen, erre a pilóta felemelte a gépet és elrepült a gép. A pilóta két méterről lekiabált a startügyeletesre, hogy legközelebb hagyja a startoló gépnél a rádiót, ha intézkedni megy. A pilóta helyesnek tartotta az intézkedést, de nehezményezte, hogy a startügyeletes nem kommunikálta le vele is, hogy a csörlést megszakították. Erre az volt az indok, hogy a pilótának öt percig álldogálnia kellett, miközben elfáradt. A startügyeletes elmondása alapján a gépet idő rövid időnként figyelte a, de a gép sem a startról való távozásakor, az Apával való vita idején sem és a startoló gép felé való visszafelé haladás során egyszer sem volt startra kész állapotban, a gép a földön állt a kormányrúdon rögzített kerékre támasztva, a pilóta a vállával tolta előre a gépet az enyhülő szembeszélben, a pilóta a gurulást megakadályozandó, néha lábát a kormányrúd elé rakta. Ez az az állapot, ahogyan fél órákat, órákat várnak a hegyi startoló pilóták a start előtt, mert ez az a pozíció, amely nem fárasztó, és ez nem a startpozíció – ezt minden képzett sárkányos rutinszerűen nem startra késznek gondolja.

A pilóta fel volt háborodva, amiért nem őt értesítette a startügyeletes a start megszakításáról, miért a kislány apjával volt elfoglalva. Ezzel a pilóta nemtetszését örjöngésbe menően torkaszakadtából üvöltve mondta a startügyeletesnek a leszállás után, a pilóta kiabált, hogy nem fog vele többet semmit együtt csinálni, mert egyszerűen nem érti, hogy miért nem értesítették a start megszakításról. A startügyeletes csak annyit mondott, hogy a legfontosabb, hogy tisztában legyen a pilóta, hogy ebben az esetben az egész pilótahibára visszavezethető, senki másnak nem lehetett felelősége megállítani a startot, csak a pilótának, ha elindul a gép és bekövetkezik a súlyos baleset, azért csak is a pilóta hibáztatható, merthogy amikor megjelent a kislány a csörlőkötélen, máris le kellett volna oldani, és nem a startügyeletesnek, hanem a pilótának kellett volna megszakítania a startot, azonnal, amit a pilóta az incidens végéig nem tett meg, mert az eszébe sem jutott. Ha pilóta a vészhelyzetek megoldására is ki lett volna képezve, nem csak úgy repked ezer startokat a vakvilágba, reakcióidőn belül, rutinból leoldott volna, amint a kislány megjelenik a pályán, maximum elhúzták volna az üres kötelet. A startügyeletes oktató véleménye szerint ezt kezdő (növendék 1) képzettségi szinten ez a döntést meg kellene tudni hozni, amennyiben csörlésben képződik, vagy csörlésre jogosult az illető. A pilóta megsértődött a startügyeletes ezen kijelentésére és kérte a startügyeleteset, hogy soha ne vezényeljen neki több startot. A startügyeletes ezzel megkönnyebbült, hogy szakmailag képzetlen pilóta felelősségét nem kell többet felügyelni. Azért a startügyeletes kicsit szemtelenül azért csak visszakérdezett, hogy a pilóta orvosival, elméleti írásbeli vizsgával, szakmai szervezeti tagsággal, klubtagsággal műszaki alkalmassággal, és biztosítással rendelkezik-e? A pilóta szégyenkező hangon elismerte, hogy egyik sincs neki. A pilóta elmondása szerint már több startkönyvet megtöltött.

A további tények:

- Az Apa nem lehetett a tanuló siklóernyős csapatok közé való kezdő, mert a startügyeletes a csörlőüzem megkezdése előtt minden oktatóval személyesen megbeszélte, hogy lesz csörlőüzem, és lesz kijelölt leszállóhely. Így az oktatók még a startügyeletes füle hallatára felhívták a figyelmet a csörlőüzem jelzéseire.
- Az Apa nagy valószínűséggel a magasstartról repült, ami minimum A vizsgát jelent, tehát neki LHHH Hármashatár-hegyi Repülőtér rendjéből vizsgát kellett volna tennie. Anélkül nem repülhetett volna ezet a területen. Ha volt ilyen vizsgája, a vizsga anyagát tudni is kellett volna.
- A csörlőüzem teljes ideje alatt a leszállójel kijelölt helye kezdő, földi gyakorlatokat végző siklóernyőssel volt elzárva, ezért több sárkányos leszállás a kényelmi zónán belüli közelségben lebegtetett a szabálytalanul gyakorló siklóernyősök tömegében. Ebből egy másik incidens is származott, egy gyakorló-teljesítménygép leszállásakor a pilóta tervezett leszállási pontja mögé siklott, és hosszabban lebegtetve a siklóernyők előtt egy-két méterre állt meg. A siklóernyősök sohasem fejezték be a gyakorlást az első csörlésindítás jelzésre, mindig a többszöri figyelmeztetés után is volt még egy-két kupola, ami utólag felhúzásra került, mindenféle figyelmeztető jelzés ellenére.

Tanulság, amit magam következtettem ki:

- a közvetlen vészhelyzet elmúlása után a pilóta azonnal értesítendő minden, a repülését érintő kérdéssel kapcsolatos információról.
- a pilóta vészhelyzetben legyen türelmes és ne követelje a start azonnali indítását. A pilóta ne repüljön ingerült vagy izgalmi állapotba, vagy türelmetlenül.
- a csörlőüzem esetén a jelen lévő siklóernyősök, főleg az oktatók kötelezően, felelősséget vállalva a csörlőüzem biztonságáért, vállalják, hogy a maguk mellett hangtávolságon belül lévő kirándulókat, túristákat és másikat, a csörlés szabályait figyelmetlen kívül hagyó siklóernyősöket, vagy a csörlési szabályokat szándékosan megszegőket figyelmeztessék, minél hatékonyabban értesítsék, képezzék, amennyiben a csörlővel sárkányt (siklóernyőt vagy más csörlőhető, illetve

- motoros légi járművet) indítanak a területen.
- A pilóta tanulja meg, hogy mit kell csinálnia, hogy mindenki számára is érthető és világos legyen, hogy ő nem várakozik, hanem startpozícióban van. Vegye fel a vállára a repülőt start előtt, és csak akkor mondja, hogy „Mehet a csörlés”, ha ezt a start előtti pozíciót felvette. Tegye ezt függetlenül a tudásától és ne a bátorság határozza meg a viselkedését, hanem az, ahogyan azt oktatják. A startoló gép ne legyen kerékkel a földön, vagy a kerékkel a földön váró gép esetében ne hangozzék el a „Mehet a csörlés”. Tanulja meg a pilóta elméletben a repüléshez szükséges tudnivalókat.
  - A csörlőüzem esetén mobil veszjelző táblék kihelyezése szükséges a pályát keresztező túristautak és ösvények kereszteződési pontjaiban.
  - A siklóernyő klubok vezető oktatóit írásban kell figyelmeztetni, hogy oktassák a Hármashatár-hegyi Repülőtér repülőtérrendjét és ellenőrizzék az A vizsgásnál képzetebbek LHHH vizsgájának meglétét.
  - Addig ne engedjék repülni a területen a pilótákat, amíg nincsenek tisztában a veszélyekkel a LHHH-n.
  - Az oktatók tanítsák meg a pilótáknak, hogy hogyan felügyeljék egy repülőüzemi munkaterületen gyermekeiket, háziállataikat, családtagjaikat.
  - A leszállójelre, leszálló mezőre vonatkozó szabályokat tartsuk be.
  - **EGYÁLTALÁN, OKATSSUK A SZABÁLYOKAT ÉS TARTSUK IS BE, TARTASSUK BE ŐKET!** Ez az éltetet menthetik meg. Ez csak siklóernyős és sárkányos körökben furcsa, a repülésben 90 éve ismert, hogy a repülés törvényeit vérrel írták. Értsük ezt meg, oktassuk és tartsuk be.

Az esetet a HFFA REBISZ szolgálatának bejelentettem, a jelen vezető pilóta jelentést a SIRESZ-nek és a MSE Siklóernyő Szakosztályának, illetve a MSE Sárkányrepülő Szakosztályának, és az érintett pilótának elküldtem.

LHHH, 2014.04.13. Nagy Richárd MSE vezető pilóta